

„Flüsterbremse flüstert nicht“

Bürger in Bad Breisig und Remagen fürchten noch mehr Bahnlärm

15. August 2020 um 05:00 Uhr | Lesedauer: 3 Minuten



Eine sogenannte Flüsterbremse, eine „LL-Sohle“, soll für mehr Ruhe entlang der Bahnstrecken sorgen. Foto: picture alliance / dpa/Stephanie Pilick

Bad Breisig/Remagen. In den von massivem Bahnlärm geplagten Orten wie Bad Breisig, Remagen oder Oberwinter hört man es mit Schrecken: „Die Flüsterbremse flüstert gar nicht“, befürchtet der Sprecher der „Initiative Schienenhilfe“, Jochen Zenthöfer. Er warnt, dass die neuen Bremsen in Güterzügen in Wahrheit poltern und kreischen.

Von Victor Francke

Redakteur Ahr

Als die „Flüsterbremsen“ für Züge im Güterverkehr entwickelt wurden, sollte das den Schienenlärm erheblich reduzieren. So wurde es Anwohnern versprochen. „Zusammen mit einer guten Pflege der Gleise wird so das Rollgeräusch eines Güterwagens um bis zu zehn Dezibel in der Vorbeifahrt reduziert und somit halbiert. Damit wird eine wesentliche Lärmquelle im Schienengüterverkehr bekämpft“, hieß es noch 2017 bei der Deutschen Bahn. Nun kommen Zweifel auf. Die Deutsche Schienenhilfe, eine Initiative für sicheren Güterverkehr in Europa, befürchtete: „Die Flüsterbremse flüstert gar nicht.“

Erst im Mai hatte die Bundesregierung erklärt, dass mit dem Fahrplanwechsel 2020/2021 „nach Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz verkehren dürfen“. Alles dank der Flüsterbremse. Gerade in den von massivem Bahnlärm geplagten Orten wie Bad Breisig, Remagen oder Oberwinter vernahm man es mit Wohlwollen und Erleichterung.

| DAS SAGT DAS EISENBAHN-BUNDESAMT

Halbierung des Lärms

Das Rollgeräusch von Güterwagen ist die dominierende Schallquelle im Schienenverkehr. Durch den Einsatz von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen anstelle von Grauguss-Bremsklotzsohlen wird das Rad weniger aufgeraut und das Rollgeräusch um zehn Dezibel reduziert – für das menschliche Ohr bedeutet dies etwa eine Halbierung des Lärms.

Wegen der Reduktion des Rollgeräuschs können andere akustische Auffälligkeiten hervortreten, die zuvor maskiert wurden.

Dazu gehören auch Geräusche, die von Flachstellen erzeugt werden und die nun – bei insgesamt reduzierten Schallemissionen – unter Umständen deutlicher wahrgenommen werden.

Der Einsatz von Verbundstoff-Bremsklotzsohlen führt nach den hier vorliegenden Informationen indes nicht zu einer erhöhten Anzahl von Flachstellen.

Doch nun kommt von der „Initiative Schienenhilfe“ plötzlich die Befürchtung auf, dass die neuen Bremsen in Wahrheit alles andere als flüstern, sondern vielmehr schreien und kreischen. Ausgelöst durch sogenannte Flachstellen.

„Bremsen sind nicht der einzige Lärmfaktor bei einem Güterwagen. Auch Unebenheiten beim Rad, sogenannte Flachstellen, machen Lärm“, so der in Bad Breisig wohnende Sprecher der Initiative, Jochen Zenthöfer. Zwar seien von diesen Lärmquellen angeblich nur sechs Prozent der Waggonen betroffen, jedoch bedeute dies, dass ein Zug mit 200 Achsen immerhin zwölf dieser Flachstellen aufweise.

Auch die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer warnt vor diesem Krachverursacher: „Flachstellen gehen mit laut polternden, klopfenden oder schlagenden Geräuschen bei der Vorbeifahrt eines Zuges einher.“ Dabei sollte es doch auf den Bahnstrecken leiser zugehen.

„Die Zahl der Flachstellen wird massiv steigen. Bekanntlich soll der Schienengüterverkehr deutlich wachsen“, ist sich Zenthöfer sicher und verweist auf den „Schienenpakt“ und per se steigenden Güterverkehr.

Flüsterbremsen bestehen aus speziellen Kunststoffen, die im Vergleich zu den alten Stahlbremsklötzen die Lauffläche des Rades nicht mehr aufrauen. Dadurch reduziert sich das Rollgeräusch. Aber: Während ein Bremsklotz aus Stahl bei einer Bremsung in der Lage war, eventuelle Materialauftragungen durch die Drehbewegung des Rades zu beseitigen, können dies die neuen Bremssohlen in dieser Form nicht mehr, erklärt Zenthöfer. Dies bedeute: „Flüsterbremsen reduzieren Lärm, schaffen aber auch neuen Lärm.“ Die Unebenheiten im Räderwerk könne man zwar reparieren, was aber oftmals viel zu spät geschehe. Dass die Flachstellen Lärmquelle sind, bestätigt auch das Umweltbundesamt: „Es hat sich gezeigt, dass kleine Flachstellen akustisch auffällig sein können.“

Die Lokomotivführer-Gewerkschaft fordert daher: „Aus unserer Sicht ist es notwendig, ein Netz von Überwachungs- und Messtellen aufzubauen, das in der Lage ist, die Lärmbelastung eines Zuges nicht nur zu erfassen, sondern eventuelle Übeltäter gleich zu identifizieren.“

Der Schienengüterverkehr habe in der Zukunft nur dann eine Chance auf Akzeptanz in der Bevölkerung, wenn er leise sei, unterstreicht Zenthöfer. Dies gehe nur ohne Flachstellen: „Und zwar ab sofort.“